Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 72

ПЕРВАЯ МИКРОЛИТРАЖКА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00072
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 72, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 350 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 31.10.2019.
Дата выхода в свет: 16.01.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Ю. Иванов ; 7 (вверху) © Ю. Иванов, (внизу) © Алёшина Оксана/Фотобанк Лори; 8 © РИА Новости; 9 (вверху) © Юлия Машкова/Фотобанк Лори, (внизу) © Алексей Гусев/Фотобанк Лори; 10 (вверху) © Юлия Юриева/Фотобанк Лори, (внизу) © Вадим Кондратьев/Wikimedia commons; 11 (вверху, в середине) © РИА Новости, (внизу слева) © частная коллекция, (внизу справа) © Юлия Машкова/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка бензобака и панели пола багажника

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Первая микролитражка

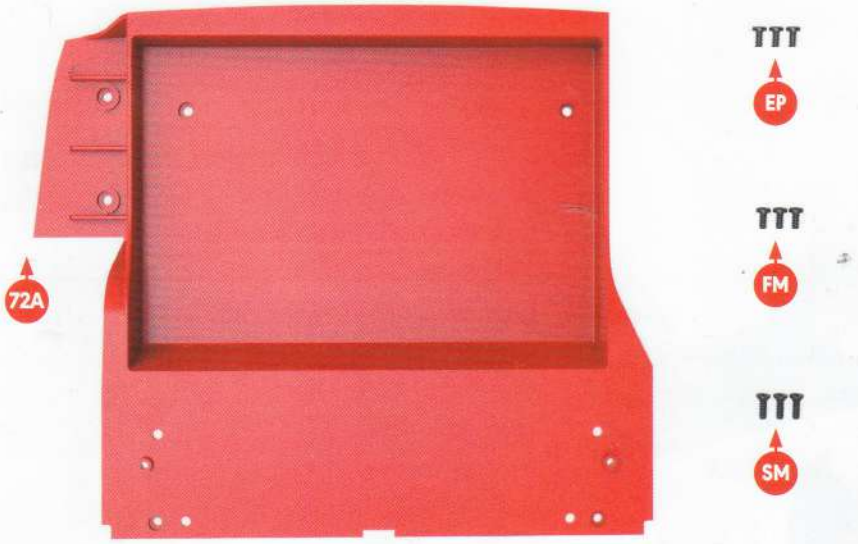
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Буханка» УАЗ-452: 60 лет успеха

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка бензобака и панели пола багажника

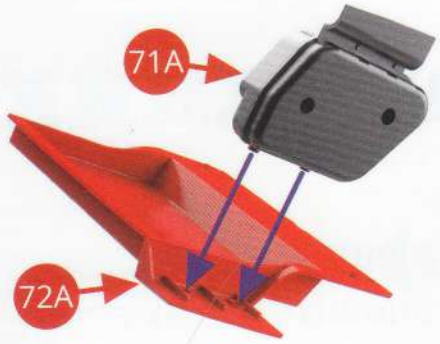
Смонтируйте собранный ранее бензобак с полученной с этим номером панелью пола багажника, а затем установите все вместе на вашу модель ВАЗ-2101.



- 72A Панель пола багажника
- EP Винт М2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- FM Винт М2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- SM Винт М2,0 × 5,0 мм (3 шт.)

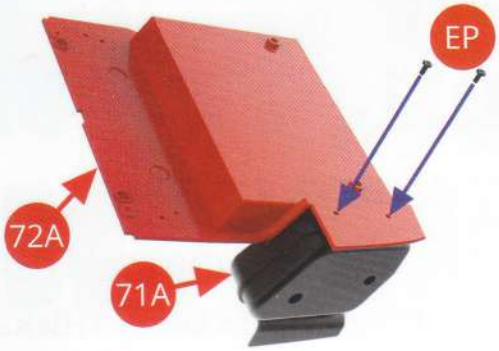
Схема сборки

1



Состыкуйте собранный бензобак с панелью пола багажника 72A так, чтобы левая часть бензобака 71A была обращена внутрь модели.

2

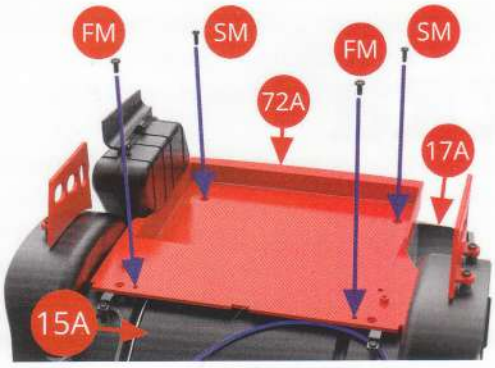


Закрепите левую часть бензобака 71A двумя винтами EP с обратной стороны панели пола багажника 72A.

3

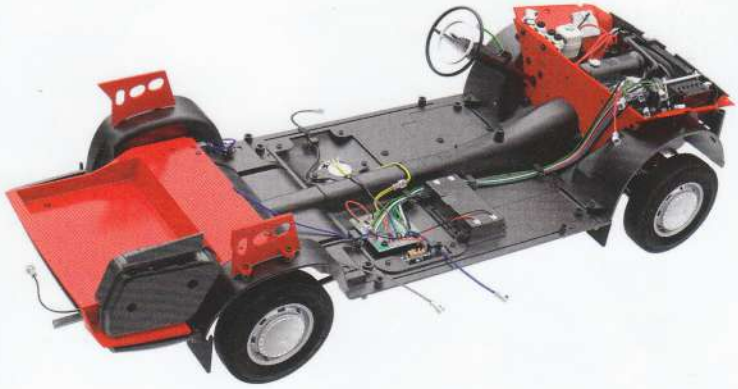
Установите панель пола багажника 72A на пол кузова 15A и пол багажника 17A.

4



Скрепите панель пола багажника 72A двумя винтами FM с полом кузова 15A и двумя винтами SM с полом багажника 17A.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Первая микролитражка

Считается, что первой самостоятельной работой АвтоВАЗа был проект полноприводного автомобиля ВАЗ-2121 «Нива». Однако это не так – завод еще не был достроен, а в КБ уже кипела работа над автомобилем ВАЗ-Э1101.

По сути, это была очередная попытка создания народного автомобиля - компактного и недорогого. При этом автомобиль, получивший ласковое прозвище «Чебурашка», задумывался как переднеприводной.

Появление «Чебурашки»

При работе над микролитражкой многие узлы и детали приходилось создавать впервые, так как агрегаты от «больших» автомобилей для «Чебурашки» не подходили. Так, например, в августе 1971 года в экспериментальном цехе ОГК собрали первый двигатель Э1101, а в сентябре начались его испытания. Кстати сказать, группа инженеров-двигателистов под

Экспериментальный автомобиль ВАЗ-Э1101. 1970-е годы.

руководством М. Коржова создала семейство из трех двигателей рабочим объемом от 0,9 л до 1,1 л. Первый в истории ВАЗа опытный образец переднеприводной микролитражки собственной разработки собрали в декабре 1972 года. В канун Нового года автомобиль съехал со стапеля.

Об атмосфере, в которой создавался «Чебурашка», можно судить по воспоминаниям участника событий инженера В. Барановского: «В конце концов, все было преодолено, и на КВЦ, на отведенной нам площадке, приступили к сборке. Это был 1971 год. Сказать, что все шло гладко, - все равно никто не поверит. Поскольку пришлось отвечать за всю увязку узлов между собой, основными моими инструментами были ручка, линейка и громадная бухгалтерская книга, куда записывались все отклонения, нестыковки и откровенные "втыки".

Не обходилось и без курьезов. Возвращаясь однажды поздно ночью с работы домой, я уснул в автобусе. Доехал, в спешке выпрыгнул, а книга с бесценными записями уехала дальше. Спасибо, что память в те времена еще не подводила. Хватило трех суток, чтобы все восстановить.

Приближался новый 1972 год, и уже некогда было делить коллектив на рабочих, ИТР, конструкторов и т. д. Работали все засучив рукава, не считаясь со временем. Собрали, успели до Нового года. А дальше? Дальше голова стала болеть у испытателей.

Долго они еще будут вспоминать эту маленькую, не самых изящных форм, но такую любимую машинешку! Ведь это был наш первый "ребенок"!»

Экспериментальный автомобиль ВАЗ-Э1101. 1970-е годы.

На кого похож «Чебурашка»?

В машине все было оригинальным. Двигатель располагался поперечно, четырехступенчатая коробка передач была создана заново. Передняя подвеска «макферсон», рулевой механизм взяли от «Запорожца», но серьезно доработали. Даже сиденья были оригинальными. От «Жигулей» машинка получила лишь некоторые детали отделки да панель приборов. И то только потому, что новую просто не успели разработать.

Внедорожник ВАЗ-2121 «Нива» на ВДНХ. Современная фотография.

В термическом цехе Волжского автомобильного завода. 1970 год.

Судьба автомобиля

Испытания «Чебурашки» проходили трудно – слишком многое было сделано впервые. Сначала не хотели включаться передачи – двигатель-то располагался поперечно, и это был первый в СССР опыт использования дистанционного привода. Чуть ли не каждый день ломались центрирующие пальцы сдвоенных карданных шарниров привода передних колес. Отказывался работать и тросовый привод спидометра. Много было и других неприятностей. Тем не менее все эти недостатки – «детские болезни» – постепенно устранялись. Наступила пора выезда на большую дорогу.

И тут начались новые неприятности – загазованность салона превышала все мыслимые пределы. Добавлял хлопот и двигатель, расходовавший за смену все масло.

Для сравнения были закуплены два автомобиля: «Фиат-127» и «Фиат-128». Увы, «итальянцы» оказались лучше. Это подтвердили и результаты проведенной по просьбе конструкторов массовой субъективной оценки. Первый блин вышел комом.

Однако работа над микролитражкой на ВАЗе продолжилась. В 1973 году появился прототип второй серии ВАЗ-2Э1101 с совершенно новым кузовом разработки дизайнеров В. Пашко и И. Гальчинского. Мощность мотора подняли до 55 л. с. Устранили и много конструктивных недостатков, что подтвердилось испытаниями. Но до серийного производства автомобильчик так и не добрался. Скорее всего, работы по микролитражке были свернуты из-за интенсификации проектирования «Нивы». Тем не менее история имела продолжение.

Из варяг в греки – от «Ладоги» до «Таврии»

В связи с проблемами, возникшими на ЗАЗе с разработкой перспективной переднеприводной модели, приказом министра автопрома В. Н. Полякова к работе подключились специалисты ВАЗа. Ведущим дизайнером вазовского проекта – модели, имевшей по-прежнему индекс 1101, – был назначен И. Гальчинский. Для изготовления полноразмерного макета в помощь ему из Запорожья были откомандированы скульпторы-модельщики Л. Левит и В. Расторгуев, которые работали в Тольятти около полугода.

Был сделан не только макет, но и изготовлен ходовой образец автомобиля ВАЗ-3Э1101 «Ладога», вполне успешно прошедший испытания (они проводились, правда, по сокращенной программе).

К тому времени И. Гальчинский получил предложение возглавить дизайн-центр (который именовался тогда «Бюро архитектурного оформления автомобилей») в Запорожье и, естественно, согласился. Проведенная дизайнерская проработка автомобиля оказалась весьма кстати – он приехал туда не с пустыми руками. Собственно, «Ладога» стала прототипом «Таврии».

Автомобиль ЗАЗ-1102 «Таврия» на сборочном конвейере завода. Запорожский автомобильный завод, 1988 год.

«Буханка» УАЗ-452: 60 лет успеха

Те, кто считает, что автомобиль УАЗ-452 известен исключительно в России, глубоко заблуждаются. Фан-клубы «буханки» имеются на всех континентах, ибо этот автомобиль никого не может оставить равнодушным.

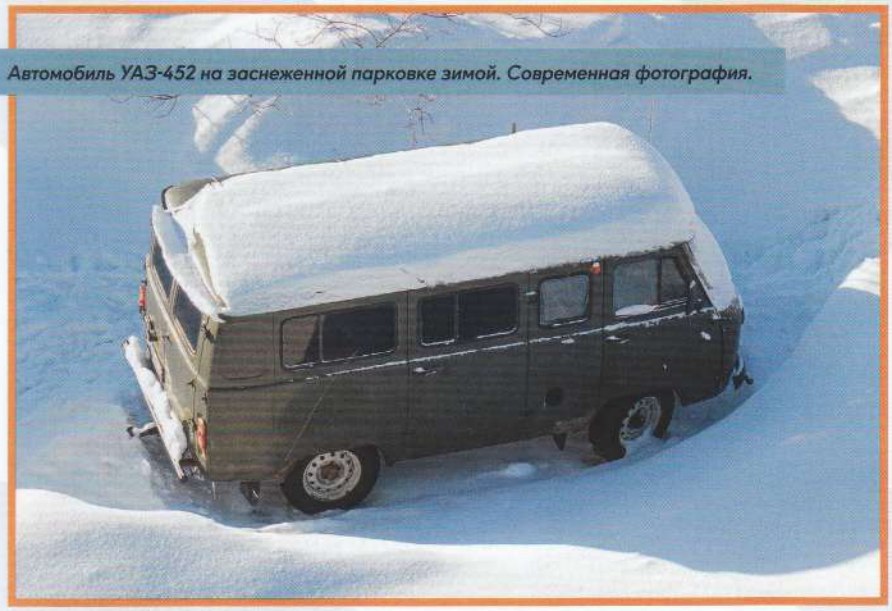
Автомобиль УАЗ-452 в Крыму. 2016 год.

60 лет на конвейере – завидное и удивительное долголетие. Связано оно, однако, не с какими-то особо выдающимися достоинствами этой машины (хотя и их немало!), а скорее с ее исключительной утилитарностью и отсутствием до сих пор сколько-нибудь достойной замены!

Автомобиль для армии

Первая версия «буханки» – автомобиль УАЗ-450 – была создана на Ульяновском автозаводе по заказу Министерства обороны СССР. Собственно говоря, кто еще мог дать задание разработать полноприводный автомобиль грузоподъемностью 800 кг на шасси армейского вездехода ГАЗ-69? Ну а если добавить к этому имевшиеся в техзадании требования наличия задней распашной двери и условий для перевозки пяти человек на носилках, то всякие сомнения в военном происхождении этой машины отпадут. Массовый выпуск УАЗ-450 начался осенью 1958 года. Сперва семейство серийных «буханок» включало в себя три модели: фургон УАЗ-450, медицинский автомобиль УАЗ-450А («таблетка», «пилюля») и грузовик с деревянной платформой и двухместной цельнометаллической кабиной УАЗ-450Д («головастик»). Первый опытный образец микроавтобуса увидел свет лишь в 1958 году, когда работы по основным моделям семейства были практически завершены.

УАЗ-452 – основное средство передвижения на острове Ольхон на Байкале. Современная фотография.



Автомобиль УАЗ-452 на заснеженной парковке зимой. Современная фотография.

С 1961 года на основе УАЗ-450 началось производство УАЗ-451, отличавшегося от базовой модели отсутствием полного привода. Ведущим остался только задний мост, но при этом немного увеличилась грузоподъемность автомобиля.

В 1965 году УАЗ приступил к выпуску обновленной модели, которая получила название УАЗ-452. Машину сделали более технологичной, уйдя от прямого заимствования узлов у армейского внедорожника: изогнутую сварную раму заменили на оригинальную прямую, сделанную из швеллерного профиля, рычажные амортизаторы уступили место телескопическим. УАЗ-452 получил двигатель ЗМЗ-21 от автомобиля ГАЗ-21 «Волга». Новый двигатель имел больший объем 2445 см^3 и развивал мощность 70 л. с. (впоследствии 77–80 л. с.). Диаметр цилиндров был равен ходу поршня и составлял 92 мм. Изменилась и коробка передач: вместо 3-ступенчатой, которую ставили на УАЗ-450, установили 4-ступенчатую от автомобиля ГАЗ-24, а рукоятка переключения передач перекочевала с рулевой колонки на пол.

Не изменился состав семейства: многоцелевой цельнометаллический фургон УАЗ-452 (в отличие от УАЗ-450, кузов оборудован правой распашной дверью); санитарная машина УАЗ-452А; 1-тонный бортовой грузовик УАЗ-452Д и микроавтобус УАЗ-452В. Стоит упомянуть и дополнительные модификации: санитарный автомобиль в северном исполнении УАЗ-452АС, оборудованный дополнительным отоплением, двойными стеклами в салоне, усиленной теплоизоляцией пола, крыши и боковин; шасси УАЗ-452АЭ с экранированным электрооборудованием и гражданский санитарный автомобиль УАЗ-452Г. Одновременно была модернизирована и заднеприводная версия, но никаких изменений в индексе, кроме добавления буквы «М», не произошло.

Культовый внедорожник

До середины 1980-х автомобили УАЗ выпускались без изменений. Очередная модернизация была проведена в 1985 году, вместе с ней сменились и индексы автомобилей. Базовый 1-тонный грузовой автомобиль получил индекс УАЗ-3303, фургон – УАЗ-3741, микроавтобус – УАЗ-2206, санитарная машина – УАЗ-3962. До 1989 года автомобили комплектовали прежними 2,45-литровыми бензиновыми двигателями. Затем мощность двигателя подняли до 90 л. с., поставили двухконтурный привод тормозов с вакуумным усилителем и модернизированные мосты с другими передаточными числами.

В 1997 году автомобиль получил новый мотор УМЗ-4218 объемом 2,9 л и мощностью 98 л. с. В 2008 году совместно с фирмой «Бош» (Bosch), с которой УАЗ сотрудничал при создании электронного впрыска топлива, этот двигатель модернизировали, он стал называться УМЗ-4213 (2,9 л, 99 л. с.) и отвечал нормам «Евро-3». А в марте 2011 года его довели до уровня «Евро-4», дополнительно снабдив автомобиль ремнями безопасности того же стандарта, системой АБС и гидроусилителем руля.

Гражданский санитарный автомобиль УАЗ-452Г. Современная фотография.

Победитель российского бездорожья

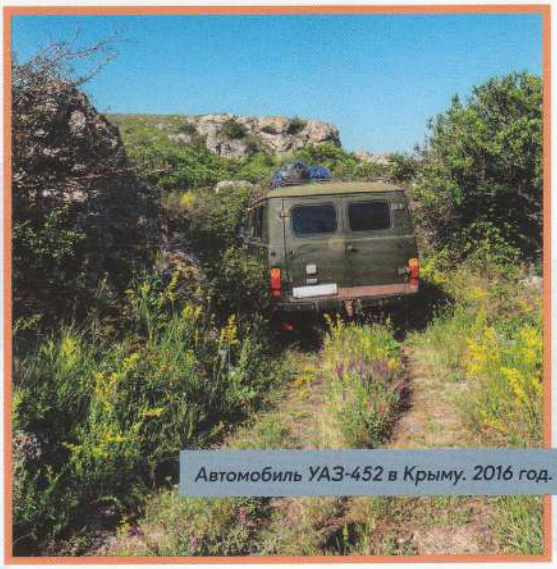
В России, где, несмотря на все достигнутые за последние 50 лет успехи в дорожном строительстве, бездорожья еще с лихвой хватит нашим внукам и правнукам, альтернативы автомобилю УАЗ-452 просто нет. Даже заднеприводная версия «буханки» способна пройти там, где вязнут обычные микроавтобусы, – ведь клиренс у нее составляет 220 мм против 170–180 мм у гражданских автомобилей! Ну а полноприводные «буханки» способны преодолевать 40-сантиметровую снежную целину и спокойно двигаться по колее, раскатанной груженными грузовиками. Вот в чем состоит секрет 60-летнего успеха легендарного автомобиля.

Советский автобус УАЗ-452В, выпускаемый с 1965 года Ульяновским автомобильным заводом. 1970 год.

«Буханка» в России – это нечто большее, чем просто автомобиль. Для многих россиян это единственное транспортное средство, с помощью которого ты можешь добраться до цивилизации. Или цивилизация до тебя. Это предельно простая, утилитарная машина. Ее задача – сопровождение воинской колонны на марше. Санитарный УАЗ-452А, например, – штатная техника медсанвзвода мотострелкового или танкового батальона. Все остальное – лишь попытки «приодеть» армейскую машину в гражданский облик. Попытки, впрочем, весьма удачные: тот же УАЗ-452А используется как стандартный автомобиль «скорой помощи» вне пределов крупных населенных пунктов: столиц, областных и республиканских центров. То есть, по сути, на всей остальной территории страны!

Автомобиль УАЗ-452 на улице Новосибирска. 2019 год.

УАЗ-452 в Киеве на фоне оперного театра. 1965 год.

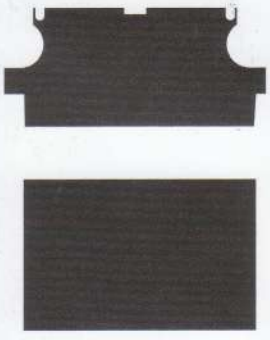


Автомобиль УАЗ-452 в Крыму. 2016 год.

В НОМЕРЕ 73

- УКЛАДКА НАПОЛЬНОГО ПОКРЫТИЯ БАГАЖНИКА
- ЛИМУЗИН «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ W100»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НАПОЛЬНОЕ ПОКРЫТИЕ БАГАЖНИКА 01
- НАПОЛЬНОЕ ПОКРЫТИЕ БАГАЖНИКА 02

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!